

LES VIES D'ACCÉS A LES PORTES NORD-OEST I SUD-OEST DE BARCINO A TRAVÉS DELS TESTIMONIS ARQUEOLÒGICS

En aquest article presentarem els resultats de noves excavacions en les quals ha estat possible de documentar nous trams de via. Aquests fragments de vies corresponen a les zones immediates fora muralles de *Barcino* en la seva vessant occidental; és a dir, els accessos a la porta nord del *decumanus* (eix nord-oest/sud-est) i a la porta sud del *cardo* (eix sud-oest/nord-est) de *Barcino*.

A partir de les restes arqueològiques localitzades, podrem concloure que hi havia tres eixos viaris diferents. Amb l'anàlisi les obres d'enginyeria i les característiques constructives de cadascun d'aquests trams de camí, s'intentarà establir quins tipus de *viae* hi hagué en aquest sector del *suburbium* més immediat de la ciutat. Alhora, ens adonarem que aquest entramat viari, des del seu origen

al segle I aC, es trobava inserit en l'*ager* de la colònia i que, per tant, estava també sota la influència d'una *centuriato*.

Paraules clau: noves excavacions arqueològiques, *suburbium* de *Barcino*, vies, eix nord-oest, eix oest, obres enginyeria, *centuriato*.

LAS VÍAS DE ACCESO A LAS PUERTAS NOROESTE Y SUROESTE DE BARCINO A TRAVÉS DE LOS TESTIMONIOS ARQUEOLÓGICOS

En este artículo presentaremos los resultados de nuevas excavaciones en las que ha sido posible documentar nuevos tramos viarios. Estos trechos de vías corresponden a las zonas inmediatas extramuros de *Barcino* en su vertiente occidental, es decir, los accesos a la puerta norte del *decumanus* (eje noroeste-sureste) y a la puerta sur del *cardo* (eje suroeste-noreste) de *Barcino*.

A partir de los restos arqueológicos localizados, concluiremos que existían tres ejes viarios diferentes. Con el análisis de las obras de ingeniería y las características constructivas de cada uno de estos tramos, se intentará determinar qué tipos de *viae* existieron en este sector del *suburbium* más inmediato de la ciudad. Paralelamente, descubriremos que este entramado viario, desde sus

orígenes en el siglo I a.C., estaba inserto en el *ager* de la colonia y que, en consecuencia, se encontraba bajo la influencia de una *centuriato*.

Palabras clave: nuevas excavaciones arqueológicas, *suburbium* de *Barcino*, vías, eje noroeste, eje oeste, obras de ingeniería, *centuriato*.

ACCESS ROADS TO THE NORTH-WEST AND SOUTH-WEST GATES OF BARCINO THROUGH THE ARCHAEOLOGICAL EVIDENCE

In this article, we present the results of recent excavations that have made it possible to document new stretches of road. These lengths of road lie in the areas immediately outside the walls on the west side of *Barcino*. In other words, they are the access routes to the north gate of the *decumanus* (north-west to south-east thoroughfare) and the south gate of the *cardo* (south-west to north-east thoroughfare) of *Barcino*.

We reach the conclusion, based on the archaeological remains located, that there were three different roads. By analysing the engineering works and the characteristics of the construction of each of these stretches, we attempt to determine the types of *viae* that existed in this sector of the *suburbium* closest to the city. In addition, we can see that this network of roads was from its origins

in the 1st century BC a feature of the *ager* of the colony and that, as a consequence, it was under the influence of a *centuriato*.

Key words: new archaeological excavations, *suburbium* of *Barcino*, roads, north-west thoroughfare, west thoroughfare, engineering works, *centuriato*.

LES VOIES D'ACCÈS AUX PORTES NORD-OUEST ET SUD-OUEST DE BARCINO À TRAVERS LES TÉMOIGNAGES ARCHÉOLOGIQUES

Dans cet article, nous présenterons les résultats de nouvelles fouilles qui ont permis d'apporter des données sur de nouveaux tronçons routiers. Ces portions de voies correspondent aux zones immédiates *extra-muros* de *Barcino* sur la pente occidentale, c'est-à-dire sur les accès à la porte nord du *decumanus* (axe nord-ouest - sud est) et à la porte du *cardo* (axe sud-ouest - nord est) de *Barcino*. À partir des restes archéologiques qui

ont été localisés, nous concluerons qu'il existait trois axes de routes différents. En analysant les travaux de génie civil et les caractéristiques de construction de chacun de ces tronçons, nous chercherons à déterminer quel était le genre de *viae* qui ont existé dans ce secteur du *suburbium* le plus proche de la ville. En parallèle, nous découvrirons que, depuis ses origines au I^{er} siècle av. J.-C., cet enchevêtrement routier était

inséré dans l'*ager* de la colonie romaine et que, par conséquent, il se trouvait sous l'influence d'un *centuriate*.

Mots clé : nouvelles fouilles archéologiques, *suburbium* de *Barcino*, voies, axe nord-ouest - sud est, axe sud-ouest - nord-est, travaux de génie civil, *centuriate*

LES VIES D'ACCÉS A LES PORTES NORD-OEST I SUD-OEST DE *BARCINO* A TRAVÉS DELS TESTIMONIS ARQUEOLÒGICS

FRANCESC BUSQUETS I COSTA*
JOSÉ MANUEL ESPEJO I BLANCO
VANESA TRIAY I OLIVES
ALESSANDRO RAVOTTO
ÀLEX MORENO GÓMEZ

quarhis 125

Introducció

En els darrers anys, l'activitat arqueològica preventiva que s'està duent a terme a la ciutat de Barcelona ha permès la realització d'excavacions arqueològiques que han posat al descobert restes d'època romana que es poden associar amb els eixos viaris d'accés a la *Barcino* romana. En aquest article presentarem els resultats d'aquestes excavacions en les quals ha estat possible documentar tres trams de via (Tram A, B i C)¹.

Aquests fragments de vies corresponen a les zones immediates fora muralles de *Barcino* en la vessant occidental, concretament l'eix nord-oest i oest. Aquesta caracterització espacial fa que la nostra intenció sigui també la de contextualitzar les evidències arqueològiques que hi ha en aquests dos eixos d'accés a la ciutat romana. És a dir, que tractarem d'aclarir el panorama sobre el coneixement arqueològic que es té dels accessos a la porta nord del *decumanus* i a la porta sud del *cardo*.

Així doncs, un dels objectius que pretenem és realitzar la nostra petita aportació a un dels aspectes més oblidats dels estudis arqueològics: la caracterització dels camins o vies d'època romana. Hi ha nombrosos estudis generalistes sobre traçats o obres d'enginyeria i de fàbrica rellevants. En canvi, manquen estudis concrets de trams de vies romanes més modestos, però que aporten molta informació cronològica i d'organització espacial del territori. Creiem que serà a partir de la publicació d'aquestes dades que es podrà realitzar un treball de síntesi curós, per tal de conèixer quin era el sistema constructiu i d'organització de l'entramat viari al territori en època romana.

Per afrontar aquest estudi de la xarxa viària romana situada en l'espai immediat del *pomerium* de la ciutat, hem hagut de plantejar-nos *a priori* moltes reflexions, que hem estructurat en un mètode de treball.

Primer de tot, s'han investigat totes aquelles restes arqueològiques que poguessin estar relacionades amb la xarxa viària romana i que s'havien evidenciat fins al moment en l'àmbit que ens ocupa. El tipus de restes que

ens interessava estudiar incloïen tant les obres d'enginyeria o de fàbrica realacionades amb les vies, com totes aquelles àrees de necròpolis o enterraments que s'haguessin localitzat².

També s'ha tingut present el fet que aquest entramat viari, des del seu origen, estava inserit en l'*ager* d'influència més directa de la colònia i, per tant, estava sota la influència d'una *centuriato*. Alhora, s'ha tingut en compte que aquests camins formaven part d'un paisatge viu, que va patir (i continua patint) transformacions morfològiques i funcionals al llarg dels anys.

A més, s'ha estudiat i valorat el tractament que la historiografia i la bibliografia ha donat fins al moment a aquestes vies, que seguint el que diu Miguel Alba (2001: 397) per al cas de Mèrida, però que també és vàlid per a la nostra *Barcino* "...se hacen menciones a las vías en cuanto a su trazado conjunto, con breves y reiteradas alusiones a las características de las calzadas por parecer todas iguales. Pero ¿realmente lo son?, ¿fueron siempre así?, ¿hasta cuándo estuvieron en uso?.."

D'altra banda, i de forma paral·lela a tot aquest estudi, s'ha implementat en un entorn SIG³ la planimetria de detall de tots els elements documentats arqueològicament, i s'han georeferenciat totes les troballes estudiades sobre topografia actual. D'aquesta manera, s'ha pogut analitzar si aquests trams viaris segueixen alguna mena d'organització espacial (segons tipologia, orientació...) i quina possible relació tenen amb els eixos del *Cardo Maximus* i del *Decumanus Maximus* de *Barcino*.

L'organització de *Barcino*. Un estat de la qüestió

La bibliografia situa la fundació de la ciutat de *Barcino* a finals del segle I aC, sota el regnat d'August, i la posa en relació amb una reestructuració general de la part nord-est de la Península, immediatament després de la conclusió de la segona fase de les guerres càntabres (Rodà, 2001: 22). Aquesta fundació sembla que va respondre a uns criteris estratègics, sobretot econòmics però també d'ordre polític i militar, i que hauria centralitzat des del

* Tots els autors pertanyen i/o són col·laboradors de l'empresa ATICS SL, atics@atics.org

1. Es tracta de les excavacions realitzades a l'avinguda del Portal de l'Àngel, 11-13 (agost-novembre de 2007) i Portal de l'Àngel, 9, carrer de la Canuda, 41-47 i carrer de la Flor, 2-4 i les dutes a terme al carrer de l'Hospital, 140. L'excavació de Portal de l'Àngel, 11-13 va ser executada per l'empresa ATICS SL sota la direcció de l'arqueòleg José Manuel Espejo Blanco. La de Portal de l'Àngel, 9, carrer de la Canuda, 41-47 i carrer de la Flor, 2-4 fou duta a terme per l'empresa TEA, sota la direcció de l'arqueòloga Rebeka García. I l'excavació al carrer de l'Hospital, 140 va ser executada també per l'empresa ATICS SL sota la direcció de l'arqueòloga Vanesa Triay.

2. Cal recordar que la legislació romana prohibia enterrar els morts a l'interior de les ciutats. En conseqüència, els cementiris-necròpolis se situaven en les vies d'accés a les ciutats.

3. ATICS SL ha creat un Sistema d'Informació Geogràfica (SIG) propi i de caràcter corporatiu, anomenat EKUMENE.

principi les funcions administratives de la zona litoral de la Laietània (Rodà, 2001: 12; Granados, 1991: 156-158). Els límits de l'*ager* barceloní es fan coincidir amb el riu Besòs pel nord-est, la serralada de Collserola pel nord-oest, el massís del Garraf pel sud-oest, (el que avui s'anomena el pla de Barcelona), i en el moment de la fundació colonial ja estava ocupat per una població romanitzada, assentada en *villae*, de les quals queden nombrosos testimonis arqueològics (Granados, 1991: 156).

Més a prop de la part urbana, el paisatge era ocupat per les necròpolis al llarg dels eixos viaris i pels assentaments suburbans, que arriben en alguns casos a adossar-se al recinte emmurallat. Encara que no es disposi d'un estudi de conjunt de les estructures extraurbanes, el seu progressiu coneixement ha suggerit recentment la hipòtesi segons la qual les estructures més pròximes a la ciutat podrien haver format un o més *suburbia* (Beltrán de Heredia, 2006: 90; Puig, Rodà, 2007: 614).

No s'ha considerat necessari, per les finalitats que es persegueixen en aquest estudi, fer referència a l'urbanisme d'intramurs de *Barcino*, les característiques del qual ja s'han tractat en nombroses publicacions. En canvi, sí que és interessant de remarcar alguns aspectes lligats a la viabilitat urbana, ja que cal considerar la fundació de la ciutat i la sistematització del seu territori centuriat com un únic projecte.

La disposició exacta del *cardo* i del *decumanus* i de l'entramat de carrers de *Barcino* ja va ser objecte d'atenció des dels primers estudis topogràfics i arqueològics de la Barcelona romana (Pallarés, 1975: 23-48) i encara provoca noves revisions a mesura que avança el coneixement arqueològic de la ciutat (Granados, 1991: 184, 188; Beltrán de Heredia, 2001: 100; Beltrán de Heredia, 2006: 88-90). Les dades obtingudes quan s'han documentat trams de carrers romans indiquen que l'amplada del traçat viari de la ciutat no era constant i variava entre els 4 i els 9,5 m a causa, en part, d'una planificació que preveia una mena de jerarquització dels carrers segons l'interès públic que tenien (Granados, 1991: 188); i, en part, de les contínues

modificacions de què va ser objecte el teixit urbà, en estirar o reduir els espais d'ús segons les necessitats empresarials dels seus ocupants (Beltrán de Heredia, 2001: 104). Per exemple, el passadís que formava l'*intervallum* al quadrant nord-est de la colònia tenia una amplada de 7,5 m i estava pavimentat amb una sèrie d'estrats molt compactats de terra, pedres i fragments ceràmics, la successió dels quals va anar elevant progressivament el nivell de circulació fins a més de 2 m (Beltrán de Heredia, 2001: 100; Beltrán de Heredia, 2006: 88). Un altre exemple de com era l'articulació urbana, el trobem en la identificació d'un *cardine minor* (Baixada i Font de Sant Miquel), de 7 m d'amplada i amb un simple paviment de terra batuda (Granados, 1991: 192).

L'eix viari nord-oest, porta nord del *decumanus* (plànol 1)

La documentació del Tram A omple un buit de testimonis arqueològics explícits sobre l'ordenació del territori en el sector relacionat amb la porta *decumana* occidental de la ciutat. En efecte, el coneixement de l'ordenació viària de l'eix nord-oest del *suburbium* de *Barcino* ha pres un nou impuls arran de la documentació durant les darreres intervencions arqueològiques d'un tram de calçada amb estratigrafia i cronologia fiables, nivell d'ús conservat i que, de forma fragmentària, abasta fins a 30 m de llargada.

Generalment, els estudis que els investigadors fan sobre l'alineació de l'entramat viari posat en relació amb l'organització territorial de l'*ager*, parteixen de la seva vinculació amb els principals eixos de la ciutat, el *Cardo Massimo* i el *Decumanus Maximus*, i es rastreja a través de les restes de monuments funeraris que jalonaven els seus recorreguts i, més directament, amb els trams de calçada conservats. En aquest sentit, el perllongament del *decumanus* a partir de la porta nord-oest es fa tradicionalment seguint un eix marcat pel carrer del Bisbe, plaça Nova, carrer dels Arcs, avinguda del Portal de l'Àngel, passeig de Gràcia i carrer Gran de Gràcia en direcció cap a muntanya.

Malgrat això, aquest itinerari teòric només està documentat arqueològicament per una única troballa concloent feta l'any 1988 quan es va posar al descobert la fonamentació d'un monument funerari al carrer dels Arcs, molt a prop de la plaça Nova (Granados, 1991: 162; Granados, Rodà, 1993a: 29; Puig, 1999: 266, Beltrán de Heredia, 2007: 18). Es tractava dels fonaments d'un edifici segurament de planta rectangular, d'uns 6 m de costat, erigit al segle I dC i que fou espoliat probablement entre la segona meitat del segle IV i el segle V dC.

Tot i així, hi ha altres elements relacionats amb aquesta porta que també assenyalen aquest eix com a via d'accés a la ciutat: la disposició dels aqüeductes (AAVV, 1992: 63-66; AAVV, 1993: 109) i, fins i tot, el fossat de caràcter defensiu i de canalitzacions d'aigües trobat durant l'excavació duta a terme l'any 1989 a l'avinguda de la Catedral, que envoltava el recinte emmurallat però que deixava lliure la porta i que podria assenyalar el límit de la calçada que partia d'aquest punt (AAVV, 1992: 62-64; Granados; Rodà, 1993a: 29). Aquest mateix espai també quedava lliure de les diverses sitges que es van documentar en el sector (AAVV, 1993: 110).

En aquest context, les troballes fetes recentment en les excavacions esmentades clarifica una mica més el panorama general d'aquest sector i posa al descobert una calçada amb una disposició transversal a la continuació del traçat del *decumanus* que passava per aquesta avinguda (lâm. 1). Així, les restes conservades en el Tram A s'estenen en tres parts en direcció nord-est/sud-oest amb un recorregut més o menys paral·lel a l'actual carrer de la Canuda, la més gran de les quals –situada a tocar de l'avinguda del Portal de l'Àngel–, manté unes dimensions de 6,4 m de llargària per 4,8 m d'amplada i té una cota de circulació que oscil·la entre els 9,45 i 9,15 m snm (fig. 1).

Encara que l'estructura no es va excavar completament, l'observació de les parets d'un pou d'època medieval que tallava la calçada romana, ens permet assegurar que, per sota del nivell d'ús a què es va arribar durant la intervenció, el paviment de la via no presentava gaire més potència. Tot i així, creiem que el nivell de rodament –excavat parcialment–, podria no tractar-se del paviment original de la via, sinó que sembla que en cobriria un d'anterior. El material recuperat, tot i que bastant escadusser, és representatiu de l'època alt-imperial. A més de les produccions amfòriques de llarga durada –com ara les formes Dressel 2-4 i Pascual 1–, les peces més útils per tal de

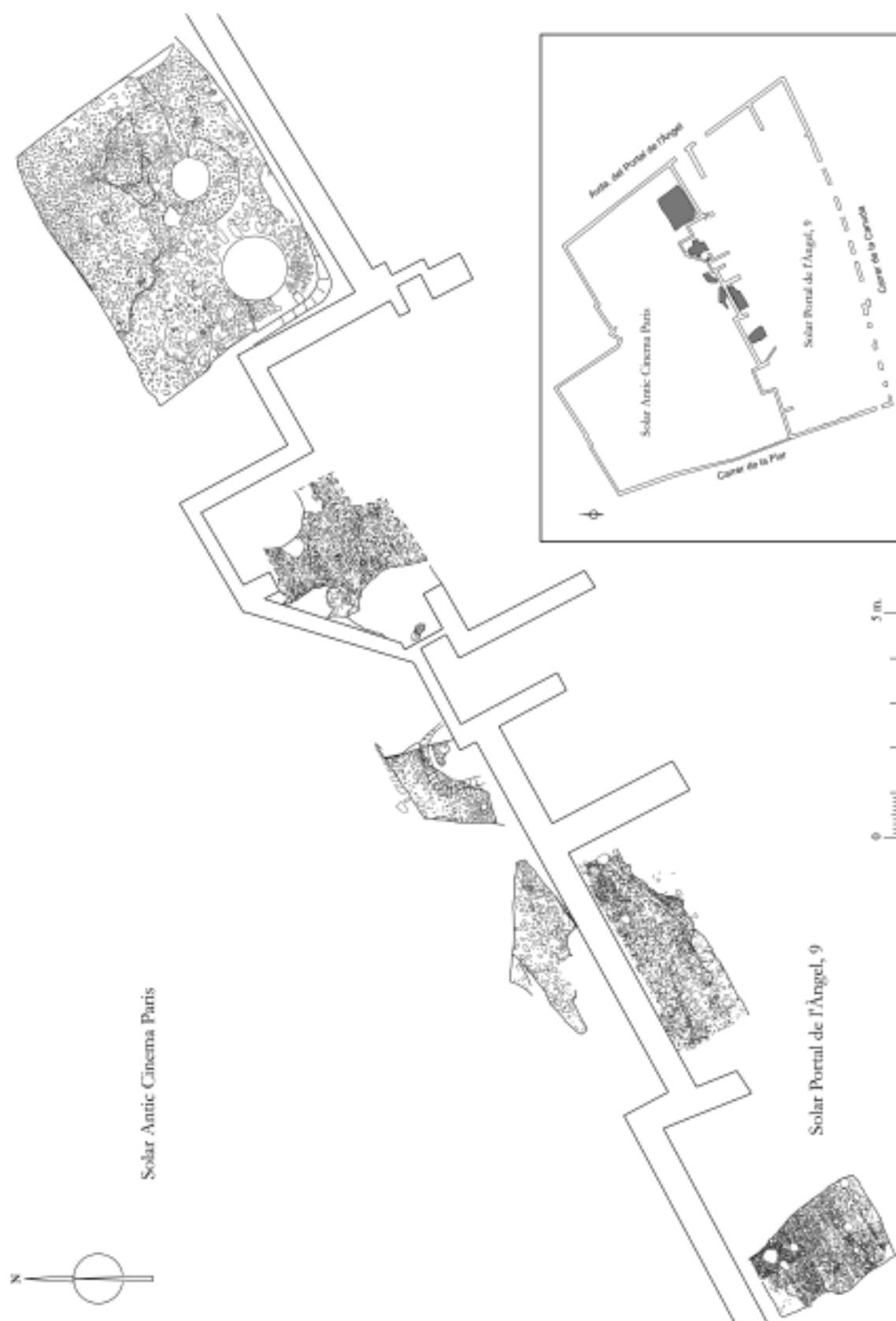


Figura 1
Calçada romana, Tram A.
(Foto: José M. Espejo)

determinar-ne la cronologia són les produccions sud-gàl·liques, la més tardana de les quals (terra sigil·lada sud-gàl·lica, forma Dragendorff 29), indica un *terminus post quem* entre els anys 10 i 90 dC.

Aquesta data coincideix *grosso modo* amb aquella que es dedueix de l'aixovar del monument funerari del carrer dels Arcs i representa la més antiga d'aquest tram de via. El manteniment necessari de la capa de rodament de la via devia provocar constants reparacions i successives pavimentacions. En aquest tram es varen identificar dues reparacions i/o repavimentacions formades pel mateix material, on es van documentar peces de duració més llarga que les trobades a la pavimentació inferior, la cronologia de les quals arriba fins al 130 dC (terra sigil·lada sud-gàl·lica, forma Hermet 2/12).

A uns 9 m a l'oest de l'anterior tram s'hi van localitzar dues petites parts més amb la mateixa orientació nord-est/sud-oest, encara que la seva entitat constructiva era menor i la conservació més precària. La més propera a l'anterior ocupava una superfície d'uns 2 m de llargària per 1,5 m d'amplada i presentava cotes màxima i mínima entre 9,66-9,62 m snm. Al seu costat oest –separats per un mur de cronologia contemporània– s'hi ubicava el tercer



Làmina 1
 Planta del Tram A.
 (Planimetria: García, Espejo, Moreno)

tram, que ocupava una superfície d'uns 4 m de llargària per 2 m d'amplada i acreditava unes cotes absolutes entre 9,72-9,62 m snm.

Els pocs fragments recuperats en relació amb aquests nivells apunten a una cronologia entre finals del segle III dC i la primera meitat de la centúria següent (fragments informes d'àmfores africanes i forma Pernon 37A de la producció gàl·lica anomenada "terra sigil·lada Clara B"). Aquestes capes de paviment es trobaven assentades directament sobre les argiles, fet que ens porta a interpretar que foren trams refets íntegrament per substituir l'anterior nivell alt-imperial.

L'abandonament i entrada en desús d'aquesta via es va poder identificar per l'existència de dues importants aportacions de terra de matriu argilosa-sorrenca, pràcticament contemporànies, que cobriren i igualaren els desnivells de tot el sector, probablement amb l'objectiu d'adequar-lo per a un ús agrícola.

Entre els fòssils directors cal esmentar les importacions africanes: l'àmfora de forma Keay LII i el plat en terra sigil·lada clara D de forma Hayes 104. En el primer cas, s'ha documentat la variant anomenada A (lâm. 2, núm. 1-2), present a tota l'àrea del Mediterrani occidental al llarg del segle VI i fins a la meitat del segle següent. Pel que fa a la producció de terra sigil·lada D, entre les quatre vores recollides s'hi reconeix tant la variant A (lâm. 2, núm. 3) com –a jutjar per l'encaix intern, sota la vora, molt pronunciat– la variant B (lâm. 2, núm. 4), que permetria afinar raonablement el *terminus post quem* cap a finals del segle VI dC.

Part important del conjunt ceràmic recollit en aquests estrats d'amortització està compost per unes categories ceràmiques que darrerament són objecte d'atenció específica per part dels investigadors (López Mullor *et alii*, 2003: 41-65). Hi està molt representada la ceràmica de coccio reductora, el repertori formal de la qual comprèn olles, cassoles i tapadores. Entre aquests fragments, interessa destacar un grup d'olles amb una vora molt caracte-

rística, de perfil envasat i secció aproximadament triangular, amb la part interior del llavi adaptada per rebre una tapadora (lâm. 2, núm. 5-6). Es tracta d'una forma ja coneguda en diferents jaciments catalans, que es va produir aparentment des de finals del segle V o començament del segle VI fins al segle VII dC,⁴ i que sembla participar, des del punt de vista formal, d'una tendència documentada a bona part de l'arc mediterrani.⁵ En els casos catalans, encara que es tracti de ceràmica d'ús culinari, la producció comprèn formes caracteritzades per una factura força acurada, que permet la creació de peces de parets i motlures relativament fines. La freqüència amb què apareixen aquestes olles als jaciments de Catalunya permet de distingir-ne diferents variants i suggereix que l'anàlisi de la tipologia, en un futur, podria portar a reconèixer una evolució formal amb valor cronològic regional.

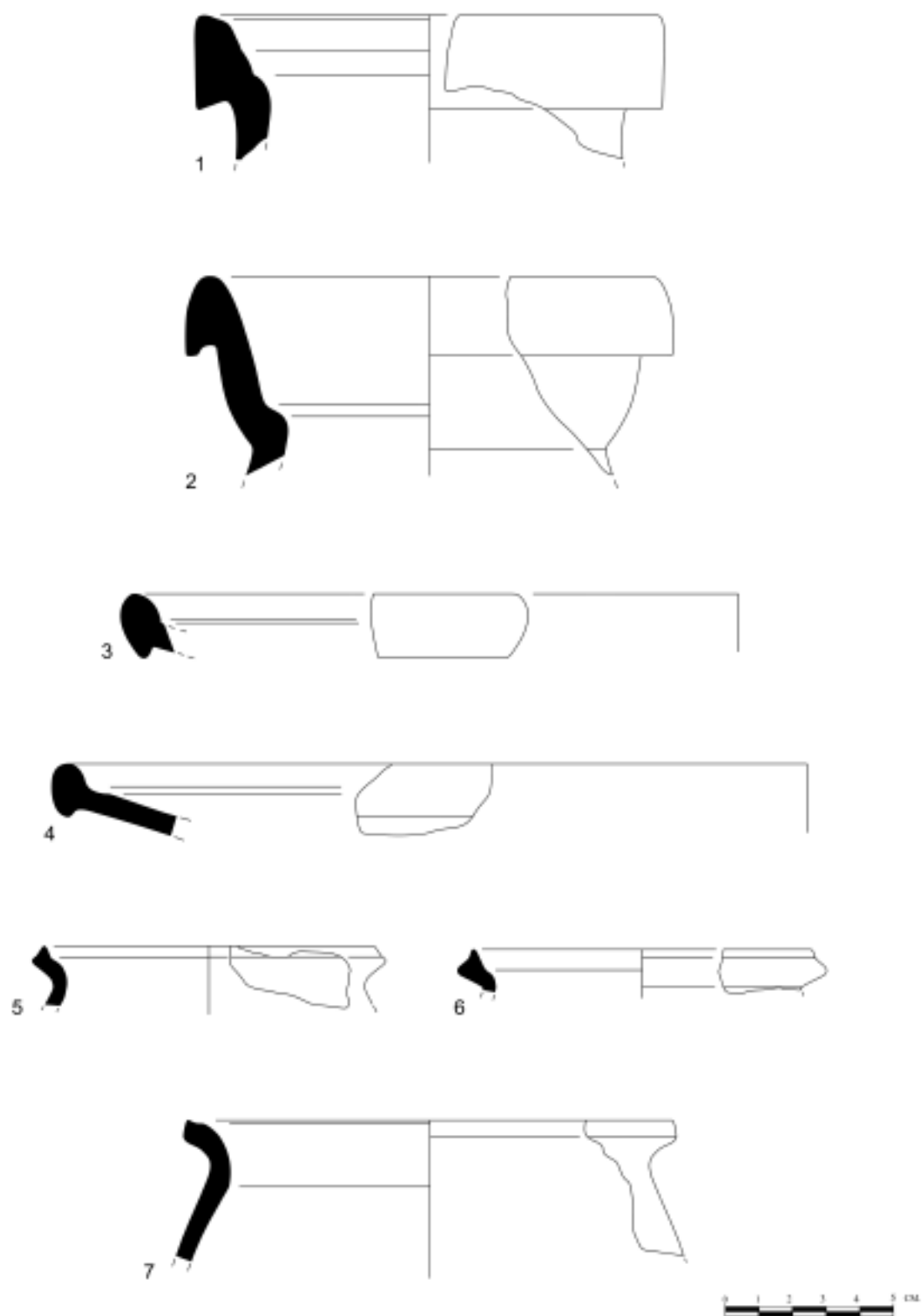
Juntament amb aquests tipus se'n van documentar d'altres, entre els quals es pot assenyalar, pel fet que sembla representatiu de la cronologia més baixa proposada pel context estratigràfic, una olla ja documentada al Berguedà (López Mullor *et alii*, 1997: lám XI, n. 9) i al Vallès (Coll Riera *et alii*, 1997a: lâm. 10, nn. 4-5), datada entre els segles VII i VIII dC (lâm. 2, núm. 7).

D'altra banda, és interessant remarcar que a pocs metres a la banda nord-oest d'aquest tram A s'hi va localitzar una inhumació infantil⁶ en àmfora africana d'engalba groguenca (de la qual no es conserva la vora) (fig. 5). Algunes dades apunten a una relació directa entre la inhumació i la via. En efecte, estava perfectament orientada en el mateix sentit de la calçada, amb el cap vers el sud-oest, i va aparèixer en una cota de 9 m snm; és a dir, a uns 60-70 cm per sota del nivell de circulació de la via. Pel que fa a la cronologia de la inhumació, només es disposa d'un *terminus post quem* molt aproximat, determinat per la presència d'àmfora africana indeterminada, i del *terminus ante quem* establert per la seva posició estratigràfica (per sota de l'estrat que amortitzava la via). Així doncs,

4. Beltrán de Heredia, 2005: 139, on consta la bibliografia relativa a les principals troballes catalanes. En l'àmbit barceloní, a més de les peces procedents de la plaça del Rei (Beltrán de Heredia, 2005: 147, fig. 5, pp. 1-3, 10), de la plaça de Sant Miquel (Coll Riera *et alii*, 1997b: 194, lâm. 1, pp. 17-18, 25-26) i dels fragments aquí esmentats, es pot apuntar, de forma totalment preliminar i a la espera d'estudis més específics, que aquest mateix grup s'ha documentat, recentment, a les excavacions del carrer de l'Hospital 140-142 i carrer de la Ciutat, 3.

5. Encara que no sigui aquest el lloc adequat per enfocar detalladament el tema, es pot apuntar que les analogies formals de les troballes catalanes amb les peces documentades a la Gal·lia meridional (Raynaud, 2007: fig. 1, núm. 2 i 25, en dues produccions diferents), a la Lligúria (Olcese, 1993: fig. 42, n. 95 i, més semblant als exemplars barcelonins, n. 104), a la Toscana (Francovich, Valenti, 1995: 129-132, lâm II: entre els altres, els tipus A1, C1, D2), a Roma (Ricci, 1998: 357, fig. 3, n. 1) i als seus voltants (Ciarrocchi *et alii*, 1998, fig. 9, n. 1), delineen un quadre relativament homogeni, que podria justificar un estudi comparat en l'òptica del coneixement de la transmissió de la cultura material entre l'antiguitat tardana i l'alta etat mitjana. En tots els paral·lels citats, que constitueixen una llista en cap cas exhaustiva, els llocs de producció s'atribueixen –a vegades de manera hipotètica– als àmbits locals o regionals.

6. Els ossos es trobaven en molt mal estat de conservació. No podem, però, oferir més dades atès que no s'ha realitzat cap estudi paleoantropològic de les restes.

**Làmina 2**

Dibuixos materials arqueològics.
(Dibuix: Alessandro Ravotto)

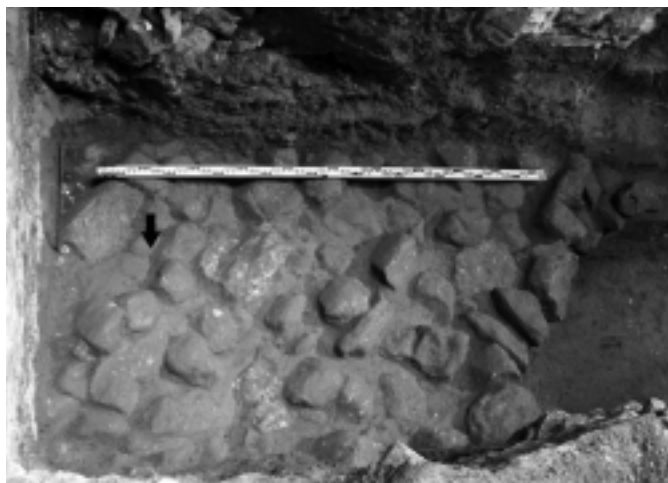


Figura 2
Calçada romana, Tram C.
(Foto: Vanesa Triay)



Figura 3
Calçada romana, Tram A amb reparacions.
(Foto: José M. Espejo)

caldria atribuir a aquest enterrament una àmplia cronologia entre els segles III i VI dC.

Finalment, hem d'indicar que durant el procés d'excavació es documentaren també una sèrie d'estructures datades entre els segles I i VI dC, que expressen, sens dubte, una ordenació territorial d'aquesta zona al llarg d'aquest dilatat període de temps. Així, cal destacar la troballa d'una sitja –ubicada molt a prop de la calçada– abandonada a finals del segle I dC i nou estructures més, amortitzades en un moment baix-imperial (tres sitges, dos pous, la fonamentació d'un mur paral·lel a la via i tres retalls de funcionalitat indeterminada).

Cap al sud-oest d'aquesta via descrita (Tram A), a uns 140 m, se'n documenta una altra en direcció nord-oest/sud-est. Es tracta del fragment (Tram B) que actualment encara es pot veure a la plaça de la Vila de Madrid,

en el jaciment conegut com a “necròpolis de la Vila de Madrid”⁷.

En aquell indret, ja des de l'any 1954, s'hi coneix un tram d'una via romana, amb enterraments i àrea de necròpolis a les seves bandes, d'uns 30-35 m de llargària per una amplada màxima d'entre 4 i 5 m.

Aquest camí estava situat en una mena de tàlveg format per les torrenteres que devien sortir de la riera que circulava per l'actual avinguda del Portal de l'Àngel. Aquest emplaçament provocà que la zona s'inundés amb bastant assiduïtat i, fins i tot, potser aquest fos el motiu principal de l'amortització i abandonament de la via a partir de la segona meitat del segle III dC.

En el tram de via conservat s'han documentat diversos nivells de la pavimentació del camí, sobreposats l'un sobre l'altre; és a dir, que al llarg del temps que va estar

⁷ D'aquest jaciment hi ha força bibliografia, però la millor i més recent síntesi és el dossier monogràfic sobre els treballs d'investigació de caràcter interdisciplinari realitzats sobre aquesta necròpolis, publicats a la Revista *Quarhis* núm. 3, l'any 2007.

en ús, hi hagué la voluntat d'anar recreixent el seu nivell de circulació.

Els *límites* d'aquesta calçada no s'han localitzat. El motiu principal de l'absència dels límits del camí l'hem de buscar en el fet que els seus dos costats estan ocupats per una àrea de necròpolis amb una tipologia de tombes bastant dispar, la majoria de les quals estaven disposades a redós de la via, seguint la seva orientació. Ara bé, a causa de la gran concentració, densitat i sobreposició d'enterraments existents, l'espai lliure era cada vegada més reduït, fet que comportà que es fessin, fins i tot, enterraments en sentit transversal a l'eix viari (Beltrán de Heredia, 2007: 56; Beltrán de Heredia, Busquets, Pastor, 2000-2003).

En definitiva, ens trobem amb una via sepulcral romana que va estar en ús entre els segles I i III dC. La necròpolis vorejava una via, on els enterraments se situaven a banda i banda del camí. Tot aquest espai devia formar part de diferents recintes i acotats funeraris (Beltrán de Heredia, 2007: 54-55).

A més, un seguit d'estructures i paviments documentats en tota la vessant est de l'eix viari, cap al centre de l'actual plaça, fan pensar que l'organització de l'espai era molt més àmplia. Aquestes restes segueixen perfectament l'orientació de la via, nord-oest/sud-est.

L'eix viari oest, porta sud del *cardo* (plànol 1)

A la banda sud-oest de la colònia de *Barcino*, per l'extrem sud del *Cardo Maximus*, s'hi ha pogut documentar arqueològicament un altre dels eixos viaris d'accés a la ciutat. A diferència de l'eix viari nord-oest, les restes arqueològiques que ens han permès de documentar l'eix oest no són tan nombroses, però són prou significatives.

Aquest eix viari oest formava part del brancal litoral de la *Via Augusta*, una de les principals vies de comunicació de l'Imperi. El brancal costaner d'aquesta via, des del nord, creuava el Maresme, tot passant per les ciutats d'*Iluro* i *Baetulo*, i s'endinsava pel pla de Barcelona fins a arribar a la colònia de *Barcino*. La via continuava per l'eix marcat pels actuals carrers Carders-Corders-plaça de l'Àngel, i en entrar a la ciutat, a través del *cardo*, agafava l'orientació nord-est/sud-oest fins a arribar a la porta meridional, que estaria situada entre els actuals carrers de Ferran i del Call, però en desconexim les seves característiques, ja que no se'n té cap registre arqueològic o gràfic d'èpoques més recents (Puig, Rodà, 2007: 611).

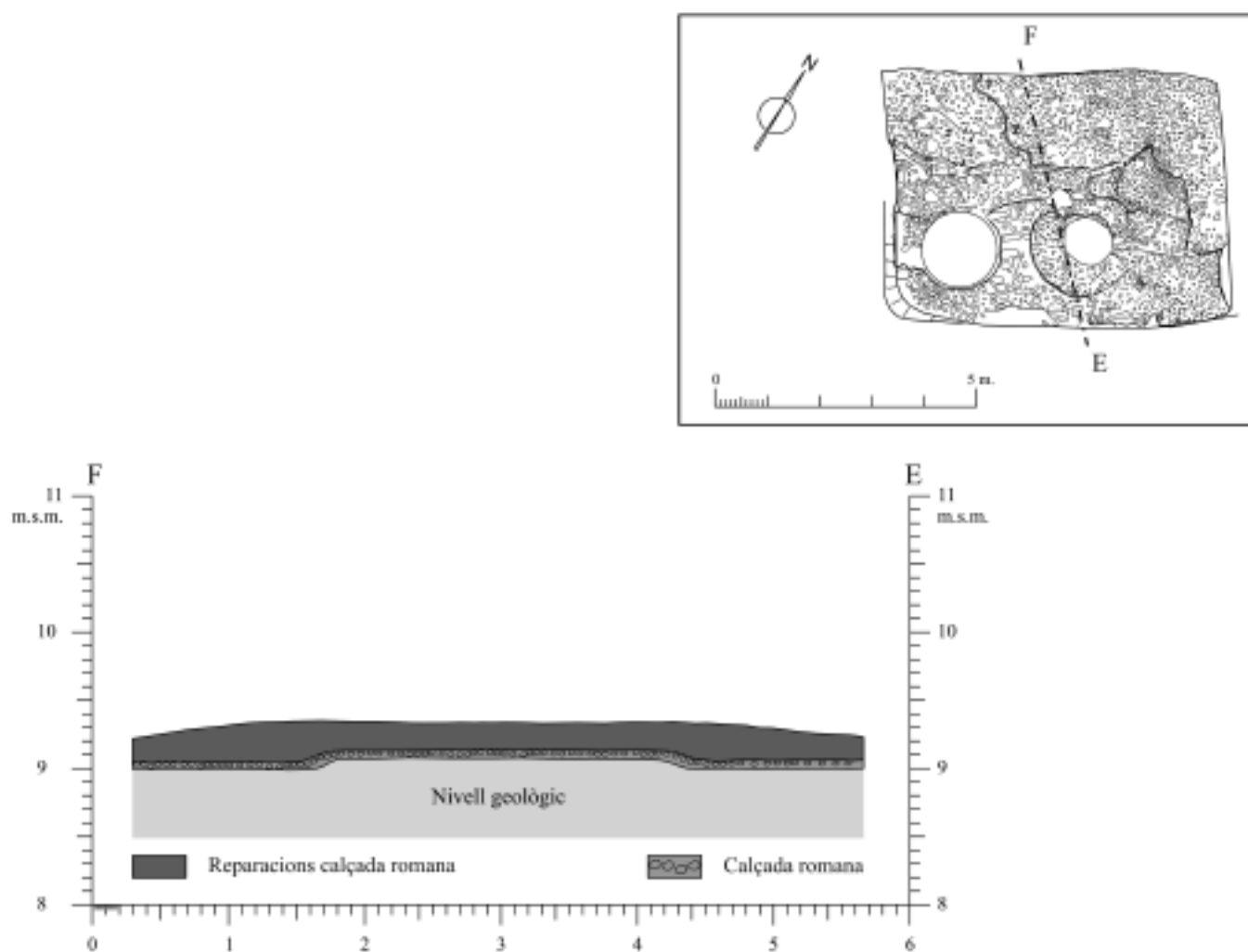
En sortir de la ciutat per la porta sud del *cardo*, l'esmentat eix viari s'orientava cap a l'oest i s'endinsava en direc-

ció cap al barri del Raval, pels actuals carrers de la Boqueria i de l'Hospital, seguia cap a la Creu Coberta i pel marge esquerre del riu Llobregat arribava fins a Martorell on, un cop creuat el riu, s'introduïa al Penedès (Granados i Rodà, 1993b: 12; Puig, 1999b: 266).

No tenim cap tipus de testimoni directe o indirecte, arqueològicament parlant, de la xarxa viària més pròxima al *pomerium* de la ciutat; és a dir, del tram ocupat actualment pel carrer de la Boqueria. És al carrer de l'Hospital on l'eix viari oest queda ben documentat, des del punt de vista arqueològic. En aquest cas no tenim evidències de la calçada pròpiament dita, però sí de la localització de dos monuments funeraris, un a cada banda de l'actual carrer. Aquestes troballes, ens han permès de marcar l'eix per on transcorreria el camí oest d'accés a la ciutat.

A l'alçada de la plaça de Sant Agustí Nou s'hi localitza el primer mausoleu, que fou documentat en el decurs de les obres de canalització de la nova xarxa de recollida pneumàtica per a les escombraries entre els anys 1998-99. L'estructura, d'època alt-imperial, es troba força arrasada i no conté restes de cap individu. Només es va poder estudiar la part afectada per l'obra, de manera que tenim un coneixement parcial de les restes. Els dos murs documentats formen una L, tenen una amplada d'entre 30 i 40 cm i una longitud de 2 m el costat llarg i d'1,10 m el costat curt, respectivament, i estan situats en una cota de 6,25 m snm, mentre que la cota interior del mausoleu l'hem de situar entre els 6,20 i 6,10 m snm.

El segon mausoleu el trobem al solar situat en el carrer de l'Hospital 26-30 i carrer de la Morera 2, a uns 30 m de l'anterior. En aquest cas tampoc no comptem amb l'estructura completa, atès que part d'aquesta estructura funerària s'endinsa cap a l'actual carrer de la Morera. Construït amb *opus caementicium*, el mausoleu fa 3,45 m de longitud i 1,5 m d'amplada. Les parets tenen un gruix d'entre 60 i 80 cm i es troben en una cota de 6,8 m snm. Hem de situar el fons de l'estructura a 6,20 m snm, cota molt similar a la documentada en el mausoleu de la plaça de Sant Agustí. En el seu interior s'hi comptabilitzaren fins a 6 individus en connexió anatòmica, un dels quals estava situat sobre un llit de *tegulae*, mentre que la resta estaven posats l'un sobre l'altre. A banda del monument funerari, en la mateixa intervenció arqueològica s'han documentat un conjunt d'estructures, amb cronologia dels segles I-IV dC, que estan perfectament orientades en relació amb l'eix viari oest. Totes aquestes estructures



esmentades són encara en fase d'estudi, de manera que les dades que ens han facilitat els seus directors, tant pel que fa al mausoleu (cronologia, estudi antropològic...) com a la interpretació de les estructures d'hàbitat, són encara provisionals⁸.

La documentació del Tram C és, a dia d'avui, l'única resta arqueològica que ens permet de tenir coneixement empíric de la calçada romana situada a l'eix viari oest (lám. 4).

Làmina 3

Secció ideal Tram A.
(Planimetria: A. Ravotto i V. Triay)

⁸. Agraïm a N. Miró i Alaix, directora de l'excavació de la plaça de Sant Agustí, i a J. Alsina i R. Dehesa, directors de l'excavació Hospital 26-30/Morera 2, que ens hagin proporcionat les dades necessàries per escriure aquest article tot i que les esmentades intervencions són encara en fase d'estudi.

Les excavacions realitzades al sector han permès de documentar dos petits trams de la calçada romana situats sota els fonaments de les cases del carrer de l'Hospital que ressegueixen la mateixa orientació que l'actual carrer; és a dir, est-oest. Hem de tenir en compte que amb aquestes intervencions no s'ha pogut documentar tota la calçada i que, per tant, no disposem d'una visió total de l'estructura viària en cap dels dos casos.

Dels trams documentats, la informació obtinguda de l'excavació realitzada a principis dels noranta (López i Beltrán de Heredia, 1993: 292) és la que ens ha permès establir les principals característiques constructives de la calçada romana en el tram viari occidental. Així doncs, la calçada documentada té una longitud d'uns 2 m i una amplada d'uns 2,8 m, i la resta de la via continua per sota d'una església romànica pròxima, anomenada capella de Sant Llätzer, i la vorera de l'esmentat carrer de l'Hospital; per tant, actualment en desconeixem l'amplada total. La calçada està constituïda per una capa de còdols de dimensions mitjanes, d'entre 30 i 50 cm, i està directament excavada sobre un paquet d'argiles força compacte. En el seu costat nord hi ha un dels seus *limites*, format per una vorada, com si fos una mena de mur d'uns 50 cm d'amplada, el qual sobresortiria uns centímetres de la cota de la capa de còdols, i presentava una reparació. En no haver-se documentat en la seva amplada total no tenim cap tipus de coneixement del límit del costat sud del camí.

A uns 15 m de l'anterior hi ha documentades les restes que evidencien l'existència d'un segon tram de calçada, les característiques constructives de la qual, juntament amb l'orientació que pren, est-oest, són elements suficients per poder assegurar que som davant de la mateixa estructura viària. Les restes documentades en aquest cas són encara més reduïdes, però prou significatives en el conjunt del Tram C.

La calçada es troba arrasada d'antic. Part de la capa de còdols ha desaparegut i el tram que en resta fa 2,6 m d'amplada i 3,27 m de llargada i forma part de la zona central de la via, tal com indica el fet de no haver documentat cap dels dos *limites*. Constructivament, segueix el mateix patró ja descrit en el tram anterior; és a dir, un nivell de còdols de mida mitjana (entre 30 i 50 cm) col·locats directament sobre un paquet d'argiles marrons molt compactes (fig. 2). Aquesta capa de còdols es bastant regular i plana i es localitza en una cota de 7,40-7,50 m snm, a 1,5 m per sota l'actual nivell de carrer.

Els materials ceràmics que podem associar al Tram C són escassos i van ser tots recuperats en el tram de via del sector de l'església de Sant Llätzer. La seva anàlisi ens indica que aquest tram de l'eix viari oest fou construït cap a final del segle I aC, coincideix amb la fundació de la colònia de *Barcino* i fou reparat durant la primera meitat del segle III dC (López i Beltrán de Heredia, 1993: 292). L'abandonament de la calçada, però, no s'ha pogut establir. Part de la calçada romana està coberta per un paquet d'argiles vermelles –d'uns 40 cm de potència. A falta de materials que ens permetin datar de manera directa, sabem que aquestes argiles són anteriors a l'església de Sant Llätzer (construïda entre els anys 1144-1171) ja que són argiles retallades pels seus fonaments. La resta de la calçada està afectada per diversos estrats i estructures d'època moderna i contemporània.

Les obres d'enginyeria dels trams de via estudiats

Així doncs, de tot l'escrit fins ara se'n desprèn que tenim constància arqueològica de 3 trams de via, que corresponen a tres eixos viaris diferents. Si analitzem les obres d'enginyeria i les característiques constructives de cadascun d'aquests trams de camí, podrem conèixer quins tipus de *viae* hi havia als sectors oest i nord-oest del *suburbium* de *Barcino*, a l'ager més immediat de la ciutat.

Els estudis del sistema viari d'època romana a la península Ibèrica han demostrat que, encara que les fonts llatines indiquen uns paràmetres tècnics ideals, com ara els que portaren Ulpià (Digesto, XLIII, 11, 1-2) a diferenciar entre tres tipus de vies (*terrena*, *glarea strata* i *lapide strata*) segons la seva composició, o els relatius a les dimensions (fixades a la Llei de les XII taules, Digesto, VIII, 3, 8, i modificada als temps d'August), la varietat de solucions adoptades, al llarg del mateix itinerari, depèn de les característiques del terreny, dels materials disponibles i de la seva proximitat als assentaments urbans.

Pel que fa als elements constitutius, tot i que segueixin principalment el sistema de construcció per superposició de capes diferents, els seus gruixos i composició poden variar sensiblement segons els casos (Melchor Gil, 1995: 64).

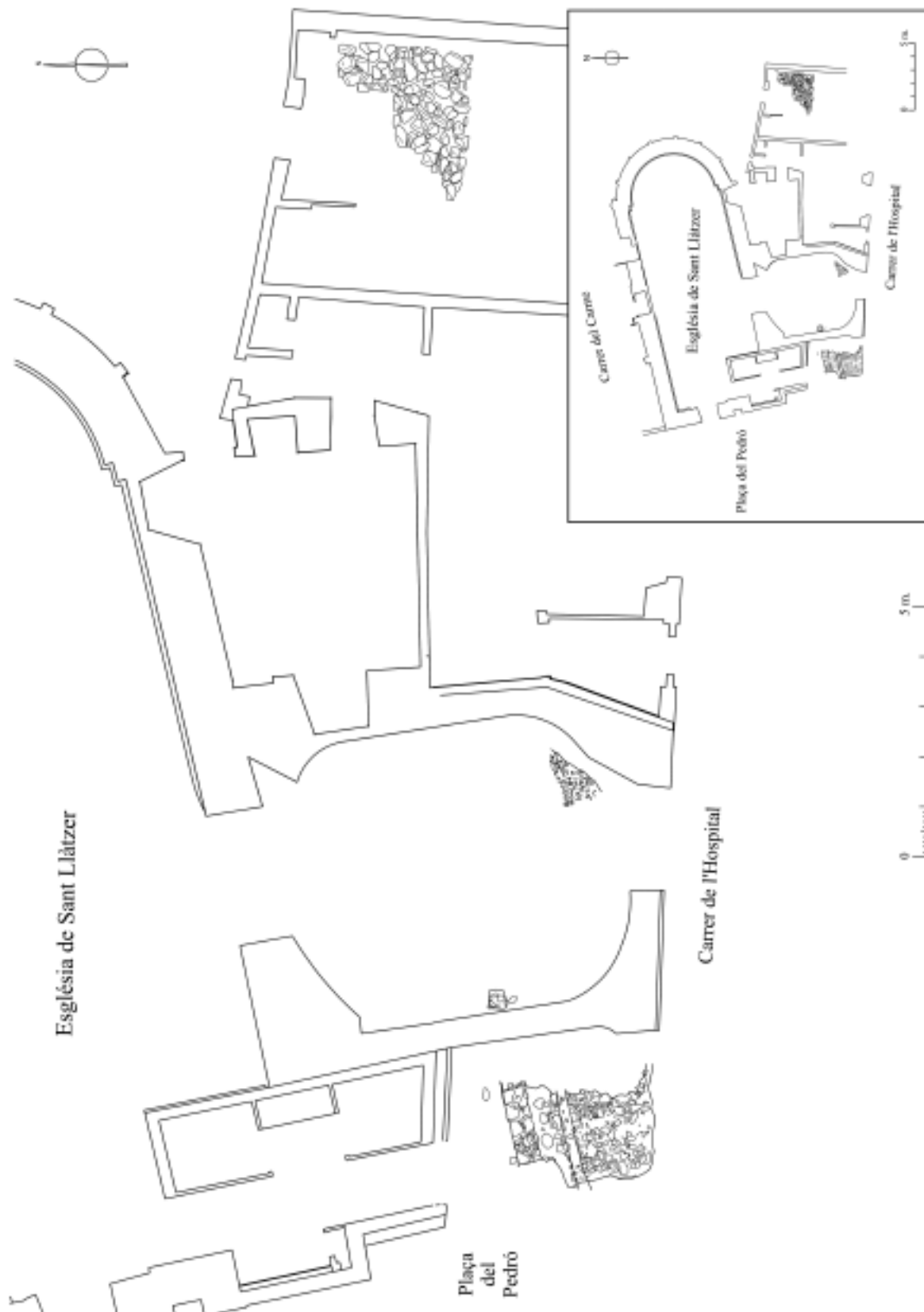
Es coneixen, efectivament, alguns exemples realitzats amb una successió de nivells que la historiografia tradicional ha anomenat *rudus*, *nucleus* i *summa crusta*, encara que aquesta última sovint s'hagi perdut (Arasa i Gil,

LES VIES D'ACCÉS A LES PORTES
NORD-OEST I SUD-OEST DE *BARCINO*
A TRAVÉS DELS TESTIMONIS ARQUEOLÒGICS

FRANCESC BUSQUETS I COSTA
JOSÉ MANUEL ESPEJO I BLANCO
VANESA TRIAY I OLIVES
ALESSANDRO RAVOTTO
ÀLEX MORENO GÓMEZ

quarhis

135



Làmina 4
Planta del Tram C.
(Planimetria: Beltrán de Heredia, Triay, Moreno)

Rosselló i Verger, 1996: 76; Ruiz Valderas *et alii*, 1988: 32) o s'utilitzi, com s'ha comprovat a la província de Còrdova, només en alguns trams específics per necessitats funcionals o estètiques (Melchor Gil, 1995: 67).

La majoria de les vies documentades, no obstant, preveu només dues capes, formades respectivament per materials més gruixuts i més fins, l'ordre de les quals, no obstant, no és rigorós. La majoria de vegades l'estratigrafia de les vies està composta per un nivell inferior de pedres gruixudes i un nivell de circulació de grava i terra (Melchor Gil, 1995: 65); o bé per una capa de grava barrejada amb terra al nivell inferior i una superfície de còdols gruixuts al superior (Arasa i Gil, Rosselló i Verger, 1996: 75). Finalment, la calçada podia estar composta només per un únic llit de material lapidi barrejat amb terra (Ruiz Valderas *et alii*, 1988: 33).

En la línia d'aquesta varietat tipològica, els trams de via estudiats fins ara, en nombre limitat i no pas prous pel que fa a eventuals característiques locals, ofereixen un panorama no gaire homogeni.

Així, el Tram A, que s'assentava sobre el terreny geològic natural, va ser elaborat amb pedres de diverses grandàries, predominant les de dimensions petites, i fragments de ceràmica incrustats en la terra argilosa i sorrenca fortament piconada. El resultat va ser una capa de rodament molt dura i consistent; a més, al tram més gran documentat s'hi observen almenys un parell de nivells que creiem que es corresponen a successives reparacions del paviment al llarg del temps, amb una potència total que arriba als 30 cm⁹ (fig. 3). L'orientació nord-est/sud-oest de la calçada està remarcada per unes primes línies longitudinals identificades amb les empremtes que el trànsit de vehicles amb rodes va deixar en la seva superfície (fig. 4). Tenim un exemple similar de tipologia constructiva dins de la mateixa ciutat, ja que al subsòl de la plaça del Rei s'hi documentaren fragments de paviment de l'*interval·lum* molt semblant al que estem aquí descrivint, i on es poden veure també les roderes marcades a la seva superfície (Beltrán de Heredia, 2001: 96-98).

En els altres dos trams més petits trobats a l'oest del primer, s'hi ha evidenciat un nivell de conservació més precari i l'absència de qualsevol nivell superior de reparacions. Malgrat que la tècnica emprada és la mateixa, tan sols s'ha documentat un únic nivell que no arriba als 10 cm de potència. Ja hem indicat que probablement això és degut al fet que som davant d'una reparació tardana, en la qual es va refer completament un tram, de dimensions desconegudes, però amb una actuació menys acurada que en l'original.

Les excavacions han permès de documentar els límits laterals de aquest Tram A, i se n'ha pogut determinar l'amplada total, que arriba fins als 5,4 m. En principi, no sembla que s'hagi conservat cap dels *límites* que habitualment hi ha en aquesta mena d'obres, potser perquè foren espoliats per reaprofitar-ne la pedra en altres construccions.

La secció de la via sembla indicar (lâm. 3)¹⁰ que originàriament la superfície de la calçada devia de presentar una petita convexitat al centre per a l'evacuació de l'aigua i així evitar la formació de bassals. Ara bé, amb les successives reparacions, aquest realç central es va anar perdent, una circumstància que també s'ha documentat en altres llocs (Alba, 2001: 403-404).

L'altra via documentada (Tram B), situada a l'actual plaça de la Vila de Madrid, presenta unes obres d'enginyeria formades per diverses capes d'afermat del paviment, que anaren recreixent la capa de rodament de la calçada. Aquests successius anivellaments de les cotes de circulació de la via els hem d'entendre com a reformes i reparacions al llarg del temps d'ús del camí, degudes sobretot a les possibles inundacions i deposicions al·luvials de les revingudes dels torrents de la zona (Beltrán de Heredia, 2007: 16-17) i a la contínua ocupació, entre els segles I-III dC, de l'espai com a necròpolis.

Així, el tram de via que coneixem presentava diverses tècniques constructives de la seva capa de rodament (paviment), i ha estat possible documentar (tant per Duran i Sanpere, 1963, com per Beltrán, Busquets, Pastor, 2000-

9. Aquestes actuacions de reforma o rehabilitació del ferm de la calçada són habituals, com es posa de manifest en altres llocs on els estudis sobre la xarxa viària romana es troben molt més avançats (Alba, 2001: 402-410; Palma, 2001: 230-231).

10. Només les capes superiors del paviment es van excavar, ja que es preferí de conservar-ne els nivells inferiors *in situ*; la reconstrucció de la secció es basa, per tant, sobre les cotes registrades al curs del desmuntatge parcial i sobre l'evidència de la part observable als talls de dos pous d'època posterior. Aquesta proposta s'ha de considerar força aproximada i s'ha de verificar amb les dades que aportí la intervenció de Portal de l'Àngel, 9, carrer de la Canuda, 41-47 i carrer de la Flor, 2-4.



Figura 4
Tram A, amb marca de roderes.
(Foto: Rebeka García)



Figura 5
Unitat funerària UF1.
(Foto: José M. Espejo)

2003) un nivell de terra llimosa molt compactada i de color groguenc amb presència de material arqueològic, per sota del qual hi havia un altre paviment de terra batuda compactada, composta bàsicament per llims grocs barrejats amb pedruscall de poca potència estratigràfica i configurat a partir de deposicions de riades, per sota del qual encara hi havia una altra capa de rodament de la via, d'un moment anterior, format per pedruscall lligat amb morter de calç i argiles soltes. Al voltant dels enterraments 15 i 16 s'hi localitzà un nivell de picadís fet amb abundants fragments ceràmics, que podria interpretar-se com una possible reparació del paviment de la calçada, en què s'utilitzà una tècnica constructiva igual que la del tram de via descrit anteriorment (Tram A).

Cal destacar, també, que la via, a partir del segle III dC, va patir una sèrie de modificacions tant de l'ús com a via sepulcral com de característiques morfològiques (amplada, tipus de capa de rodament...), fet que documentà Duran i Sanpere (1963:92), ja que localitza encara dos paviments més de circulació de la via: un que devia circular deixant veure la part superior d'algun monument funerari i l'altre que amortitzava pràcticament totes les tombes, i circulava en una cota superior (Beltrán de Heredia, 2007: 16-17).

Respecte de la tercera via documentada, el Tram C, sabem que la tècnica constructiva es basava en la utilització d'una sòlida capa de ferm, composta per còdols irregulars de mida mitjana. No se'n conservava la capa de rodament; és a dir, el paviment d'ús de la via.

La construcció d'aquest tipus de calçada sol respondre a un mateix patró; s'excaven dos solcs paral·lels i es marquen les vorades (*umbos*) mitjançant dos murs de pedres més o menys regulars, els *limites*, posteriorment es buida la terra que hi ha al mig i es torna a omplir amb materials, còdols o pedres de mida mitjana o gran i de formes irregulars, per tal de consolidar el ferm (*gremium*) per assentar la capa superior o de rodament (*Summum dorsum*), que seria pròpiament el nivell de paviment de la via (Moreno, 2004:118-152). En el cas del Tram C, la capa del ferm està formada per un únic nivell de còdols irregulars, amb una potència de 20 cm, col·locats directament sobre un paquet d'argiles.

Tal com ja hem comentat anteriorment, les restes documentades del Tram C són parcials, fet que no ens permet disposar d'una visió total de l'amplada de la calçada. De la via en tenim documentada una amplada màxima de 2,8 m i un dels dos *limites*, el del cantó nord, fet amb dues filades de pedres més o menys regulars amb una ampla-

da d'uns 50 cm. A causa de l'entitat de la via en qüestió, un dels principals camins d'accés a la ciutat de *Barcino*, hem de suposar que hauria tingut una amplada considerable. Si es tenen en compte els estudis dels eixos viaris realitzats en d'altres ciutats romanes (per exemple els d'*Emerita Augusta*), caldria suposar que som davant d'una calçada amb una amplada superior als 5 m (entre 17-20 peus romans); és a dir, prou distància com per permetre l'encreuament de dos carros.

Estructuració de la xarxa viària occidental d'accés a *Barcino* en relació amb l'ager immediat (*suburbium*) i el territori (plànol 2)

Si analitzem tota aquesta informació des d'un punt de vista espacial (georeferenciant en un entorn SIG totes les restes arqueològiques descrites) i cronològic, podem arribar a una sèrie de constatacions i d'hipòtesis sobre com estava estructurada la xarxa viària occidental a l'entorn més immediat de la ciutat de *Barcino*.

Així, el *decumanus* de la ciutat, pel seu costat septentrional, es perllongaria en direcció nord-oest i recorreria els primers centenars de metres paral·lel a un dels aqüeductes de la ciutat. Aquest eix ha quedat fossilitzat en l'actual carrer dels Arcs. La seva amplada ens és desconeguda, però havia de passar entre l'obra de l'aqüeducte (a la banda est) i un monument funerari del tipus mausoleu que havia d'estar emplaçat a la banda oest del camí, fora dels límits de la calçada.

A uns 200 m de la porta nord de la ciutat, aquesta via s'encreuava amb un altre camí, orientat sud-oest/nord-est. Del costat nord-oriental no en coneixem cap dada fins al moment. Ara bé, del tram que ciculava en direcció sud-oest, se n'han documentat fins ara més de 30 m. Aquesta via presenta les característiques constructives i d'enginyeria d'una *via* per la qual podien encreuar-se dos carros (Hernández, 1998: 105), ja que la seva amplada era de més de 5 m.

A uns 140 m cap al sud-oest d'aquest tram conservat, la via es trobava amb un altre encreuament de camins. Hi

havia una altra via en direcció nord-oest/sud-est, completament paral·lela a l'eix descrit d'accés a la porta *decumana* nord i a una equidistància d'aquesta d'uns 175 m. És interessant de ressenyar que aquesta distància equival pràcticament a la mesura romana de 5 *actus* o 600 peus romans.

Si ens fixem en els treballs realitzats per Palet (1997:109-181), ens adonem que aquesta mida de 5 *actus* és àmpliament utilitzada en la subdivisió interna de la xarxa centuriada (*centuriae*) de *Barcino*, i coincideix amb els *limites intersivivi* de la quadrícula teòrica proposada per la centuriació de la colònia. Aquesta mateixa mesura també és l'equidistància que tindria l'eix viari de la porta nord-oest (que abans hem descrit) de la ciutat amb un dels *limites* principals de l'articulació de la xarxa centuriada de *Barcino*.

L'encreuament de les dues vies es realitzaria en l'actual carrer de la Canuda, just en el punt en què aquest carrer conflueix amb l'actual plaça de la Vila de Madrid.

D'aquest nou eix viari només tenim constància arqueològica de la part sud-est. Cap al nord-oest sembla que hi hauria indicis morfològics que recorreria cap a la zona de Sarrià, i es dirigiria cap a un altre eix viari longitudinal inserit en la xarxa centuriada, tot encreuant-se amb diversos *limites* de la retícula (Palet, 1997: 168).

Es tracta del tram interpretat des del seu descobriment als anys 50 del segle XX com una *via sepulchralis*, de la qual coneixem també uns 30 m de llargària. Presenta una amplada molt similar a l'anterior via, però amb unes mesures menys precises pels motius abans ja explicats, d'entre 4 i 5 m. Les seves obres d'enginyeria són, però, bastant diferents, ja que presenta tot un seguit de capes de rodament o paviments, sobreposades l'una sobre l'altra.

La continuació d'aquesta via cap al sud-est, la podem intuir en la fossilització d'alguns carrers i de la topografia de la Barcelona medieval. Així, si perllonguem l'eix de la via veiem com discorre pel passatge de Magaroles, pel pla del Pi i pel carrer dels Cecs de la Boqueria fins a trobar-

se amb l'eix sud-oest d'accés a la ciutat, per la porta sud del *cardo* de *Barcino*. Aquest recorregut ja fou plantejat per Beltran i Puig (Beltrán de Heredia, 2007: 16), i diferia del que la historiografia sempre havia defensat, que la via sepulcral de Vila de Madrid era una via secundària des de la porta nord-oest de la ciutat.

De l'eix viari que sortiria per la porta sud-oest i s'encaminaria cap a l'oest en coneixem només un tram localitzat en l'actual carrer de l'Hospital, prop de la plaça del Pedró. Aquest eix, tal com hem anat dient, s'ha identificat amb el ramal de la *Via Augusta* que havia d'anar a trobar el Llobregat.

Les restes descobertes fins al moment són bastant minses, però presenten unes característiques constructives que segueixen fil per randa la secció tipus d'una carretera romana, tal com ens la descriu l'autor llatí Estaci (Moreno, 2004: 144-145) quan observa el procés de construcció d'un tram de la *Via Domitiana* a Itàlia: *limites, umbos, gremium, Summum dorsum...*¹¹

Amb la localització d'aquest petit tram, s'ha confirmat arqueològicament que aquest eix viari discorria en direcció est i passava per diversos *limites* de la retícula de la *centuriatio* (Palet, 1997: 168), cap a la Creu Coberta.

Així doncs, pensem que els orígens cronològics de l'estructuració de la xarxa viària occidental d'accés a *Barcino*, cal cercar-los en el moment de la seva fundació, a finals del segle I aC, quan, conjuntament amb la fundació de la ciutat, es va establir una xarxa centuriada i, lligada amb aquesta, una complexa planificació d'un sistema viari que, en definitiva, va articular tot el territori d'influència de la colònia. Aquest entramat viari va funcionar com un dels puntals de l'estructura de l'*ager barcinonensis*, almenys en el *suburbium* occidental, fins al període baix-imperial. Un fet que queda palès amb l'ortogonalitat de totes les estructures localitzades fins ara, que segueixen perfectament les alineacions i les orientacions de la xarxa viària.

Com a punt i final i, a tall de conclusió, només cal dir que seria interessant, a la llum de les noves dades aportades

per l'arqueologia quant a l'estructuració viària, que es desenvolupessin noves línies d'investigació sobre l'ordenació del territori en el *suburbium* occidental de *Barcino*, que aportessin dades sobre com s'organitzava aquest extraradi immediat de la ciutat.

11. És interessant ressenyar aquí que tradicionalment s'ha citat a Vitruvi com l'autor que descriu com havien de ser les vies i carreteres romanes. Ara bé, Vitruvi, en cap dels seus 10 llibres sobre arquitectura, no fa cap esment dels fermes de les vies. Aquest error és degut a les teories de l'arqueòleg francès del segle XVII, V. Bergier, seguites per molts investigadors fins a, pràcticament, els nostres dies.

BIBLIOGRAFIA

- AAVV 1992. *L'Avinguda de la Catedral: de l'ager de la colònia Barcino a la Vilanova dels Arcs*, Barcelona.
- AAVV 1993. "Estudi històric-arqueològic a l'Avinguda de la Catedral", *III Congrés d'història de Barcelona. La ciutat i el seu territori, dos mil anys d'història*, Barcelona (20, 21 i 22 d'octubre de 1993), pp. 109-113.
- ALBA, M. 2001. "Características del viario urbano de Emerita entre los siglos I y VIII", *Memoria 5. Excavaciones arqueológicas en Mérida*, pp. 397-424.
- ARASA I GIL, F., ROSSELLÓ I VERGER, V. M. 1995, *Les vies romanes del territori valencià*, València.
- BELTRÁN DE HEREDIA, J. (dir.) 2001. "Continuïtat i canvi en la topografia urbana. Els testimonis arqueològics del quadrant nord-est de la ciutat", *De Barcino a Barcinona (segles I-VII). Les restes arqueològiques de la plaça del Rei de Barcelona*, Institut de Cultura, MHCB, Barcelona, pp. 96-107.
- BELTRÁN DE HEREDIA, J. 2005. "La cerámica común del yacimiento de la plaza del Rei (siglos VI-VII): aportación al estudio de la cerámica común tardoantigua de Barcelona (España)", *Late Roman Coarse Wares, Cooking Wares and Amphorae in the Mediterranean*, BAR International Series 1340, pp. 137-149.
- BELTRÁN DE HEREDIA, J. 2006. "El urbanismo romano y tardoantiguo de *Barcino* (Barcelona): una aportación a la topografía de la colonia", *Civilización. Un viaje a las ciudades de la España antigua*. Catálogo de la exposición (Alcalá de Henares, Antiguo Hospital de Santa María La Rica, 3 de octubre de 2006-7 de enero de 2007), pp. 87-96.
- BELTRÁN DE HEREDIA, J. 2007. "La *Via Sepulchralis* de la plaza Vila de Madrid. Un ejemplo del ritual funerario durante el alto imperio en la necrópolis occidental de *Barcino*", *Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona*, Quarhis 03, MHCB, Barcelona, pp. 12-63.
- BELTRÁN DE HEREDIA, J.; BUSQUETS, F.; PASTOR, I., 2001-2003 (inèdita). *Memòria de la intervenció arqueològica preventiva realitzada a la plaça de la Vila de Madrid, Barcelona, Ciutat Vella*, Generalitat de Catalunya.
- CIARROCCHI, B.; COLETTI, C.; MARTIN, A.; PAROLI, L.; PAVOLINI, C. 1998. "Ceramica comune tardoantica da Ostia e Porto (V-VII secolo)", a SAGUÍ, L. (dir.), *Ceramica in Italia: VI-VII secolo (Atti del Convegno in onore di John W. Hayes, Roma, 11-13 maggio 1995)*, pp. 383-420.
- COLL, J. M.; ROIG, J.; MOLINA, A. 1997a. "Contextos ceràmics de l'antiguitat tardana al Vallès", *Arqueomediterrània* 2, pp. 37-58.
- COLL, J. M.; ROIG, J.; MOLINA, A. 1997b. "Las producciones cerámicas de época visigoda en la Catalunya central (ss. V-VII): algunas consideraciones técnicas y morfológicas", a DÉMIANS D'ARCHIMBAUD, G. (ed.), *La céramique médiévale en Méditerranée. Actes du VI congrès de l'AIECM2*, Aix-en-Provence (13-18 novembre 1995), pp. 193-197.
- DURAN I SANPERE A. 1963. "Una vía sepulcral romana en Barcelona", *Cuadernos de Arqueología e Historia de la Ciudad IV*, Barcelona, pp. 61-103.
- FRANCOVICH, R., VALENTI, M. 1997. "La ceramica d'uso comune in Toscana tra V-X secolo. Il passaggio tra età tardo antica ed altomedioevo", a DÉMIANS D'ARCHIMBAUD, G. (ed.), *La céramique médiévale en Méditerranée. Actes du VI congrès de l'AIECM2*, Aix-en-Provence (13-18 novembre 1995), pp. 129-137.
- GRANADOS, O. 1991. "Estructura urbana de la ciutat romana", *Història de Barcelona*, vol. I, Enciclopèdia Catalana, pp. 139-201.
- GRANADOS, O.; RODÀ, I. 1993a. "La Barcelona de l'època romana", *III Congrés d'història de Barcelona. La ciutat i el seu territori, dos mil anys d'història*, Barcelona (20, 21 i 22 d'octubre de 1993), pp. 11-24.
- GRANADOS, O.; RODÀ, I. 1993b. "Barcelona en la baixa romanitat", *III Congrés d'història de Barcelona. La ciutat i el seu territori, dos mil anys d'història*, Barcelona (20, 21 i 22 d'octubre de 1993), pp. 25-46.
- HERNÁNDEZ RAMÍREZ, J. 1998. *Augusta Emerita. Estructura Urbana*, Colección arte/arqueología, Diputación de Badajoz.
- LÓPEZ, A.; BELTRÁN DE HEREDIA, J. 1993. "Església de Sant Llàtzer de Barcelona. Resultats de la intervenció arqueològica", *III Simposi sobre restauració monumental. Barcelona, del 10 al 21 de novembre de 1992*, Quaderns Científics i Tècnics, Diputació de Barcelona, pp. 291-305.
- LÓPEZ, A.; FIERRO, X.; CAIXAL, A. 1997. "Ceràmica dels segles IV al X procedent de les comarques de Barcelona", *Arqueomediterrània* 2, pp. 59-82.
- LÓPEZ MULLOR, A.; FIERRO MACÍA, J.; ENRICH HOJA, J.; SALES CARBONELL, J.; BELTRÁN DE HEREDIA, J. 2005. "Cerámica tardorromana y altomedieval en la provincia de Barcelona. Siglos VII-X", a *Cerámicas tardorromanas y alto-medievales en la Península Ibérica*, Anejos de AespA XXVIII, pp. 41-65.
- MELCHOR GIL, E. 1995. *Vías romanas de la provincia de Córdoba*, Córdoba.
- MORENO GALLO, I. 2007. *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, Ministerio de Fomento, Madrid.
- OLCESE, G. 1993. *Le ceramiche comuni di Albintimilium: indagine archeologica e archeometrica sui materiali dell'area del Cardine*, Florència.

PALET, J. M. 1997. *Estudis i Memòries d'Arqueologia de Barcelona. Estudi Territorial del Pla de Barcelona*, Institut de Cultura – Centre d'Arqueologia de la Ciutat, Barcelona.

PALLARÉS, F. 1975. "La topografia i els orígens de la Barcelona romana", *Cuadernos de Arqueología e Historia de la Ciudad* 16, pp. 5-48.

PALMA, F. 2001. "Ampliación al conocimiento del trazado viario romano de Mérida. Intervención arqueológica en el solar nº 6 de la C/ Lope de Vega", *Memoria 5. Excavaciones arqueológicas en Mérida*, pp. 225-242.

PUIG, F. 1999a. "Ciutat i muralla de *Barcino*", *Del romà al romànic. Història, art i cultura de la Tarraconense mediterrània entre els segles IV i X*, vol. I, Enciclopèdia Catalana, pp. 84-86.

PUIG, F. 1999b. "Món funerari de *Barcino*", *Del romà al romànic. Història, art i cultura de la Tarraconense mediterrània entre els segles IV i X*, vol. I, Enciclopèdia Catalana, pp. 265-270.

PUIG, F.; RODÀ, I. 2007. "Las murallas de *Barcino*. Nuevas aportaciones al conocimiento de la evolución de sus sistemas de fortificación", *Murallas de ciudades romanas en el occidente del Imperio*, Actes del Congrés Internacional celebrat a Lugo (26-29 -XI 2005) en el V aniversari de la declaració, per la Unesco, de la muralla de Lugo com a Patrimoni de la Humanitat, pp. 597-630.

RAYNAUD, C. 2007. "Les céramiques communes de l'antiquité tardive en Gaule méridionale (IV-VII s.)", a BONIFAY, M.; TRÉGLIA, J. C. (eds.), *Late Roman Coarse Wares, Cooking Wares and Amphorae in the Mediterranean. Archaeology and archaeometry*, BAR International Series 1662, vol. I, pp. 247-262.

RICCI, M. 1998. "La ceramica comune dal contesto di VII secolo della Crypta Balbi", a SAGUÍ, L. (dir.), *Ceramica in Italia: VI-VII secolo (Atti del Convegno in onore di John W. Hayes, Roma, 11-13 maggio 1995)*, pp. 351-382.

RODÀ, I. 2001. "Barcelona. De la seva fundació al segle IV dC", a BELTRÁN DE HEREDIA, J. (dir.), *De Barcino a Barcinona (segles I-VII). Les restes arqueològiques de la plaça del Rei de Barcelona*, Institut de Cultura, MHCB, Barcelona, pp. 22-31.

RUIZ VALDERAS, E.; MÉNDEZ ORTIZ, R.; BROTONS YAGÜE, F.; GARCÍA CANO, C. 1988. "Aproximación al estudio de las vías romanas de Cartagena y entorno", a GONZÁLEZ BLANCO, A. (coord.), *Vías romanas del sureste (Actas del symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de octubre de 1986)*, Murcia, pp. 31-38.